

An die
Verwaltungsgemeinschaft Dormitz
Bauamt
Sebalder Str. 12
91077 Dormitz

Absender

Name

Straße

PLZ Ort

Datum

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Staatsstraße 2240 „Erlangen-Eschenau“ bei Dormitz von Bau-km 0-345 bis Bau-km 2+040 im Gebiet der Gemeinden Dormitz (Landkreis Forchheim) und Uttenreuth (Landkreis Erlangen-Höchststadt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich folgende Einwendungen zur oben genannten Planung.

1. Fehlende Abstimmung:

Zur Hauptverkehrszeit wird sich weiterhin der Stau vor Weiher/Uttenreuth/Buckenhof bilden. Die Verlegung wird somit nicht zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation beitragen. Eine veraltete Planung wird fortgeführt.

Die bestehende gut angenommene Busverbindung mit Gelenkbussen wird in Fahrtzeit und Komfort für die Fahrgäste durch die Kreisel eingeschränkt.

2. Die Chancen auf die energiesparende und verkehrsreduzierende Stadt-Umland-Bahn wird geschmälert:

- a) Die Verlegung verschlingt 8,2 Mio € (ohne Grunderwerb). Diese Finanzmittel stehen für ein zukunftsträchtiges Verkehrsmittel wie die Stadt-Umland-Bahn nicht mehr zur Verfügung.
- b) Die Gleisführung der Stadt-Umland-Bahn wird durch die Gestaltung der Kreisverkehre extrem behindert und widerspricht dem Dormitzer Gemeinderatsbeschluss zur Freihaltungsverpflichtung der Trasse für die Stadt-Umland-Bahn.
- c) Die Grundsatzentscheidung der Stadt Erlangen vom 27.09.2012 verhindert nicht eine Weiterführung des Ostasts bis Eschenau. Unter einer bestimmten Ausrichtung ist dies weiterhin möglich. Die östlich gelegenen Gemeinden haben bereits Interesse an einer entsprechenden Studie signalisiert.

3. Mangelnde verkehrliche Notwendigkeit:

- a) Nur weil seit 1967 eine Umfahrung im Flächennutzungsplan steht, kann dies fast 50 Jahre später nicht als Grund für den Bau einer Verlegung angeführt werden. Völlig unberücksichtigt bleiben die Faktoren des Flächenfraßes, die Umwelt- und des Klimabelastung, das Artensterben usw., aber auch technische Neuerungen wie Lärminderung in der Ortsdurchfahrt durch moderne Dämm-Asphalte oder mehr Sicherheit durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Fahrbahnverengung einhergehend mit Tempolimit auf 40 km/h – Beispiele für Landstraßen gleicher Belastung durch Ortschaften in Deutschland sind vorhanden. Trotz Verlegung wird der Verkehr in der Hauptstraße verbleiben durch Aufsuchen von örtlichen Geschäften und ansässigen Containerbetrieben. Das Unfallrisiko wird nur durch verringerten Verkehr vermindert, nicht jedoch durch aktive Maßnahmen auf der Ortsdurchfahrt beseitigt. Durch die Umfahrung ist durch erhöhte Geschwindigkeit, Beschleunigungs- und Abbremsungsmanöver bedingt durch Kreisel und Bergfahrt dagegen eher mit einer Zunahme der Unfallgefahr zu rechnen.
- b) Die Trassenführung sieht Tempo 100 vor. Für große LKW auf Landstraßen ist aber 60 km/h vorgeschrieben. Dies bedeutet minimaler Zeitgewinn. Hiermit kann weder ein zeitlicher noch ein wirtschaftlicher Gewinn abgeleitet werden. Eine exakte Zeit-Gegenüberstellung Variante 1 / 5 fehlt.

4. Mangelnde Ausarbeitungstiefe im Vergleich der Varianten 1 und 5 unter Berücksichtigung der Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt -> folglich mangelnde Glaubwürdigkeit für die Notwendigkeit des Baus einer zusätzlichen Straße:

- a) Die Verlegungs-Varianten sind mit enormem Aufwand ausgearbeitet und beschrieben, insbesondere die Variante 5 (mehrere hundert Seiten). Die Variante 1 jedoch ist zu Beginn lediglich mit einer halben Seite erwähnt.
- b) Die gewählte Ausarbeitungstiefe bei Variante 1 lässt vermuten, dass diese Variante lediglich ausgesondert werden soll. Nicht einmal im Ansatz ist zu erkennen, wie mit heute bekannten kostengünstigen Mitteln bessere Verhältnisse, d.h. z.B. mehr Sicherheit und weniger Lärm, erzielt werden könnten.

- (Raum für persönliche, auch handschriftliche Ergänzungen, evtl. Ergänzungsblatt verwenden)

Mit freundlichen Grüßen

2 / 2